

Váš dopis zn.: -  
Ze dne: -  
Naše zn.: 13898/2013-SSZ-ÚE  
Vyřizuje: Ing. Pavlína Jelínková  
Telefon: 972 244 712  
E-mail: JelinkovaP@szdc.cz

Dle rozdělovníku

**„Modernizace trati Veselí n. L. - Tábor - II. část, úsek Veselí n. L. - Doubí u Tábora,  
1. etapa Veselí n. L. - Soběslav“**

**Dodatečné informace – Dodatek č. 16**

V souladu s ust. § 49 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, v platném znění (dále jen „zákon“) a s odvolání na znění článku 6 Dílu 1 – Požadavky a podmínky pro zpracování nabídky, Části 1 – Pokyny pro dodavatele Zadávací dokumentace, odpovídáme na zaslané dotazy dodavatelů takto:

**Dotaz č. 78:**

U níže uvedených stavebních objektů jsme zjistili, že jsou nastaveny chybné vzorce. Vzhledem k tomu, že výkazy výměr jsou uzamčeny bez možnosti úpravy, žádáme zadavatele o poskytnutí opravených výkazů.

**SO 50-71-01** – chybné vzorce ve sloupci G „celkem“ v celém oddílu Zemní práce (jednotková cena se nenásobí množstvím ale konstantou 1,2)

**SO 50-71-01.10** – zcela chybí vzorce ve sloupci G „celkem“ v celém oddílu Zemní práce (je zde vyplněna hodnota 0)

**SO 50-71-02** – u položky č.22 zcela chybí vzorec ve sloupci G „celkem“

**Odpověď na dotaz č. 78:**

V příloze doplňujeme upravené soupisy prací (SO\_50-71-02\_dot\_78.xls, SO\_50-71-01\_dot\_78.xls, SO\_50-71-01.10\_dot\_78.xls).

**Dotaz č. 79:**

**A) SO 50-84-01 - Veselí n. L.–Soběslav, zabezpečení veřejných zájmů**

- položka 02851R1 - Diagnostika stávajících komunikací, včetně vyhotovení protokolů, mostních prohlídek apod. - před a po provedení stavby
- položka 99000R - POSOUZENÍ A ZESÍLENÍ STÁVAJÍCÍHO SILNIČNÍHO MOSTU

**B) SO 51-84-01.1 - Soběslav, zabezpečení veřejných zájmů, 1.etapa**

- položka 02851R2 - Diagnostika stávajících komunikací, včetně vyhotovení protokolů, mostních prohlídek apod. - před a po provedení stavby

Na základě Dodatečných informací – Dodatek č.12, Odpověď na dotaz č. 58 a č.59 si myslíme, že tato odpověď je v rozporu se zákonem č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, neboť připouští objektivně rozdílný výklad a tím je tak v rozporu s §6 zákona, konkrétně zásadou transparentnosti.

Dle odpovědi na dotazy č. 58 a č.59 bychom pro ocenění těchto položek měli postupovat dle vyjádření Krajského úřadu Krajského úřadu Jihočeského kraje KUJCK 40507/2011/ODSH/Te kde se píše:

- ...silnice III/13510 v úseku Želeč – Rybova Lhota, kde je nutné před započatím přepravy provést zesílení krytu vozovky. Pro návrh stavebních úprav před zahájením přeprav je nutné provést diagnostiku silnic odborně způsobilou laboratoří a zpracovat návrh technologického postupu zesílení krytu vozovky do dohody o úpravách pozemních komunikací podle § 38 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů resp. jejího dodatku.



- ... U přepravních tras, kde dojde na mostních objektech k překročení normální zatížitelnosti nebo se hmotnost vozidel bude blížit výhradní zatížitelnosti těchto objektů, bude souhlas s jejich užíváním podmíněn tím, že zhotovitel zajistí provedení mimořádné prohlídky uvedených mostů. ....  
Veškerá opatření plynoucí z výsledků mimořádných prohlídek před nebo po ukončení přeprav, provede žadatel na vlastní náklady, po jejich schválení vlastníkem objektu.

#### **Dále:**

- ... Předmětné silnice III. třídy (III/12843, III/12841 a III/12836) jsou v dobrém stavebně technickém stavu, ale konstrukční vrstvy nejsou v takové kvalitě, která by odpovídala přepravě staveništní nákladní dopravy. Před započítáním přepravy je zde nutné provést zesílení krytu vozovky. Pro návrh stavebních úprav před zahájením přeprav je nutné provést diagnostiku silnic odborně způsobilou laboratoří a zpracovat návrh technologického postupu zesílení krytu vozovky dohody o úpravách pozemních komunikací podle § 38 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů resp. jejího dodatku.

#### **Dále dle vyjádření Správy a údržby silnic Jihočeského kraje SUSJČK 13175/2011:**

- ... Předmětné úseky silnic jsou evidovány s krytem vozovky středním, dobrém stavebním stavu, s výjimkou silnice III/13510 v úseku Želeč - Rybova Lhota, kde je nutné před započítáním přepravy provést zesílení krytu vozovky
- Pro návrh stavebních úprav je nutné provést diagnostiku silnic odborně způsobilou laboratoří. Tuto činnost by měl zajistit investor nebo zhotovitel stavby včetně vyhotovení příslušné dokumentace stavební úpravy. ... atd.

#### **Dotaz:**

Vzhledem k tomu, že zadavatel nenechal na základě výše zmíněných vyjádření účastníků zpracovat odborné posouzení a diagnostiku mostů a komunikací ve fázi projektové přípravy a tím pádem nestanovil konkrétní postup zesílení vozovek a mostů, nelze ve fázi výběrového řízení žádným objektivním způsobem stanovit cenu. Zadavatel je si dle PD vědom, že větší část dopravy musí být realizována po pozemních komunikacích, neboť trať je jednokolejná a musí být průjezdnost zachována pro běžnou kolejovou dopravu, což znemožňuje přisun a odvážení mat do a ze stavby. Dále si je dle PD zadavatel vědom polohy lomů, pískoven a skládek v okolí stavby a tím i nutných dopravních tras, proto považujeme za vážnou vadu projektu, že nebyl ve fázi přípravy a projektování posouzen stav komunikací a mostů na těchto známých dopravních trasách a navrženo konkrétní ocenitelné technické řešení, protože bez provedení diagnostiky a vyprojektování nějakého technického řešení, nemají možnost uchazeči cenu ani přibližně odhadnout. Domníváme se tedy, že takto nekonkrétně postavené požadavky zadavatele na zpracování nabídkové ceny, objektivně připouštějící rozdílný výklad a vyvolávají takovou interpretační nejistotu uchazečů, která může způsobit, že nabídky uchazečů budou vzájemně neporovnatelné. Výše specifikovaná interpretační nejistota však nemůže jít k tíži uchazečů, ale zadavatele samotného, viz. např. rozsudek Krajského soudu v Brně sp. zn. 62 Ca 51/2008 ze dne 15.2.2010 (dále také rozsudek Krajského soudu v Brně sp. zn. 62 Ca 28/2006 ze dne 14.6.2007 potvrzený rozsudkem Nejvyššího správního soudu sp. zn. 5 Afs 131/2007 ze dne 12.5.2008). Žádáme tedy zadavatele o jinou formulaci a technickou specifikaci výše zmíněných položek nebo jejich vyřazení.

#### **Odpověď na dotaz č. 79:**

*V odpovědích na dotazy č. 58 a 59 bylo vysvětleno, z jakého důvodu jsou v soupisu prací obsaženy rozporované položky z SO 50-84-01 a 51-84-01.1.*

*Důvody rekapitulujeme:*

*V době zpracování projektové dokumentace probíhala a stále ještě probíhá v zájmovém území stavby jiná „velká stavba“ ve smyslu § 38 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění - stavba dálnice D3. Stav dopravní infrastruktury na dopravních trasách, které se s vysokou pravděpodobností budou prolínat, je ovlivněn stavbou D3 (navíc přepravované objemy materiálů při výstavbě dálnice značně překračují objemy stavby ze železničního koridoru). V území se navíc projeví následky povodní z června 2013.*

*Vzhledem k výše uvedenému a časovému odstupu mezi zpracováním projektové dokumentace a zahájením stavby bylo po dohodě s vlastníky, resp. správci dopravní infrastruktury na dopravních trasách (KÚ JcK, SUS JcK, Město Soběslav, obce) upuštěno od zpracování diagnostiky a posouzení technického stavu infrastruktury, neboť by to, vzhledem k výše uvedenému, **nebylo účelné a hospodárné.***



Technické řešení úprav infrastruktury na dopravních trasách zpracované podle diagnostiky a posouzení technického stavu infrastruktury provedeného v době zpracování projektové dokumentace by se s vysokou pravděpodobností značně lišilo od skutečných potřeb v době zahájení nebo dokončení stavby.

Proto byl odborným odhadem stanoven rozsah potřebných úprav (frézování a bourání vozovek, nové konstrukční vrstvy a kryt komunikací, dopravní značení apod.) s tím, že definitivní rozsah bude korigován na základě skutečného stavu v době zahájení, resp. dokončení stavby.

Zadavatel doložil (část dokumentace F), že navržený rozsah stavby je z hlediska veřejných zájmů, se znalostí stavu v době zpracování dokumentace, realizovatelný. To platí i pro dopravní trasy. Konkrétní návrh dopravních tras však určí uchazeč, na základě svých technologických a kapacitních možností a projedná je s vlastníky, resp. správci infrastruktury. Podle zkušeností vlastníků, resp. správců infrastruktury je běžným jevem, že zhotovitel používá jiné dopravní trasy, což je při řádném projednání s vlastníky, resp. správci infrastruktury v pořádku. Jednalo se o další argument, proč zpracovat diagnostiku a posouzení technického stavu infrastruktury před započítáním stavby.

V tomto smyslu byly upraveny specifikace výše uvedených položek (SO\_50-84-01\_dot\_79.xls a SO\_51-84-01.1\_dot\_79.xls)

#### **Dotaz č. 80:**

##### **SO 50-21-03 - Propustek v km 58,361**

- položka poř.č.23 - 966169R - BOURÁNÍ KONSTRUKCÍ ZE ŽELEZOBETONU PŘÍPLATEK ZA DALŠÍ 1KM
- položka poř.č.26 - 04.170101-O - beton z demolic objektů, základů TV

**Myslíme si, že je zde špatně uveden výpočet pro množství:  $8,37 \cdot (15-1) = 117,18 \text{ m}^3$**

Dle našeho názoru by se mělo jedna o bourání ŽB čel stávajícího propustku. Dle výkresů 004 – Půdorys – stávající stav, 005 – Podélný řez a 006 – Příčný řez si myslíme, že výpočet a množství by mělo být následující:

**Základový pas:**  $1,1 \times 0,5 \times 4,156 = 2,286 \text{ m}^3$

$1,1 \times 0,5 \times 4,179 = 2,298 \text{ m}^3$

**Čela propustku:**  $4,156 \cdot 1,1 \cdot 2,095 = 9,578 \text{ m}^3$

$4,179 \cdot 1,1 \cdot 2,095 = 9,631 \text{ m}^3$

**Odečíst zkosení čela:**  $4,156 \cdot (0,22+0,9)/2 \cdot 0,6 = 1,396 \text{ m}^3$

$4,179 \cdot (0,22+0,9)/2 \cdot 0,6 = 1,404 \text{ m}^3$

**Odečíst objem roury:**  $(3,14 \cdot 1,2^2 \cdot 1,2)/4 \cdot 1,1 = 1,243 \text{ m}^3$

**Podkladní beton u trouby + obetonování:**

$2,8 \cdot 0,3 \cdot 6,171 = 5,184 \text{ m}^3$

$\frac{1}{2} \cdot 0,574 \cdot 0,72 \cdot 2 \cdot 6,171 = 2,55 \text{ m}^3$

+ nějaké množství v kulaté části podbetonování

**Objem betonových trub DN1200 např. dle katalogu BETONIKA Plus:**

hmotnost ŽB trouby DN 1200 je 4311 kg / 2,5 mb tj. za 1,724 t/mb tj. cca objem  $1,724/2,4 = 0,7185 \text{ m}^3/\text{mb}$  propustku.

Celkem tedy:  $8,37 \cdot 0,7185 = 6,014 \text{ m}^3$

**Celkem by tedy množství u této položky mělo být:**  $2,286 + 2,298 + 9,578 + 9,631 - 1,396 - 1,404 - 1,243 + 5,184 + 2,55 + 6,014 = 33,498 \text{ m}^3 \cdot (15-1) = 468,972 \text{ m}^3$

**Dtto bude špatně množství ve skládkovném**  $33,498 \cdot 2,4 = 80,395$ .

#### **Dotaz:**

Žádáme zadavatele o prověření výpočtu a opravu výkazu výměr.

#### **Odpověď na dotaz č. 80:**

V příloze posíláme opravený soupis prací (SO 50-21-03\_dot\_80.xls).

## SO 51-41-01 Žst. Soběslav, zastřešení nástupiště

- Pokud se výplněmi myslí podhledový Alucobond a střešní trapézový plech, je výměra ve VV opět špatně.“

*Položky výkazu výměr byly upraveny v odpovědi na dotazy 67 a 77 a jsou zvýrazněny na následujícím obrázku. Pro výměry platí výkaz výměr v příloze: SO\_51-41-01\_dot\_5\_67\_77.xls.*



**Dotaz č. 82:**

**SO 50-13-02.1 Veselí n. L.-Soběslav, Rek. úr. přejezdu v km 58,760, 1. Etapa**

**Dotaz:**

Požaduje zadavatel u gumových přejezdů započítat do ceny i pojistky proti posunu?

**Odpověď na dotaz č. 82:**

*Ano, položka č.22 obsahuje i dodávku veškerých prvků a částí daného typu přejezdové konstrukce dle odpovídajících vzorových listů a TKP, včetně pojistky proti posunu.*

**Přílohy:**

SO\_50-71-02\_dot\_78.xls

SO\_50-71-01\_dot\_78.xls

SO\_50-71-01.10\_dot\_78.xls

SO\_50-84-01\_dot\_79.xls

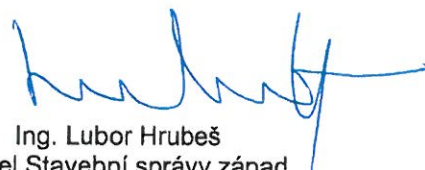
SO\_51-84-01.1\_dot\_79.xls

SO\_51-41-01\_dot\_5\_67\_77.xls

SO\_50-21-03\_dot\_80.xls

V Praze dne

- 8 -10- 2013



Ing. Lubor Hruběš  
ředitel Stavební správy západ  
na základě pověření č. 1605 ze dne 13.6.2013  
Správa železniční dopravní cesty,  
státní organizace